

問われる貨物会社の管理責任！！

徹底的なコストカットが最悪の形に！！

経営責任は？

7月24日に新山口駅構内で発生した脱線事故の調査の過程において、広島・川崎・輪西の3車両所で輪軸組み立て時にデータ改ざんや圧入力値の上限値の超過など不正行為が発覚しました。また、9月10日には未確認データが判明し、確認作業のため全列車を順次停止させ、多方面に影響が出ました。脱線事故との因果関係はまだ調査中ですが、現場では台風による輸送障害の対応に追われました。

背景には過度なコストカット意識

不正行為は少なくとも10年前から行われてきたことが判明しました。10年前と言えば、2013年に石田会長が就任し、改革と称して徹底的なコストカットをあらゆる分野で実践してきました。車両の検査周期、部品交換周期の延伸など安全に関わるものから、「定期昇給の半年間先送り」、「期末手当1.1箇月」、「各種手当の廃止」と人件費については徹底的に実施がされてきました。この年、32億円を削減し、34億円の経常利益を上げています。不正行為における社長会見では、「無理なコストカットはしていない」、「社員教育を進めていく」としていますが、貨物会社は「トライ・コスト削減運動」として徹底的なコスト削減を進め、その中には車両修繕費の削減も含まれており、そのコスト削減が最悪の形となって現れたのではないのでしょうか。一つの職場だけでなく、複数職場での不正行為が長年、行われてきたことは、貨物会社の管理責任を問わなければなりません。

厳しさを社員へ責任転嫁する姿勢は許さない

貨物会社の業績は3年連続での大幅な赤字決算で有り、2023年度は単体で▲62億円となり、夏季手当では厳しさを前面に押し出し、リーマンショック並みと位置づけ抑え込んでいます。年末手当の時期となりますが、自然災害や今回の不正行為による減収を社員に責任転嫁することは認められません。不正行為は管理を怠ってきた貨物会社の責任は、社会的影響を与えており、経営陣の責任は免れません。

言葉だけの安全最優先から転換するとき

今回の不正行為発覚による損失は大きいものですが、目先のコストカットにより誤魔化してきた経営方針を改めるべきではないでしょうか。

国労は、貨物会社の経営が安定出来ないのは分割・民営化時の構造矛盾があることを「提言」してきました。「提言」に対し、貨物会社が動くことはありませんでした。現在の「JR貨物グループ長期ビジョン2030」による設備投資は約4020億円です。その半分が成長分野への投資です。今一度、安全を軽視してきた経営方針を改めるべきです。また、安全輸送を守っているのは現場社員ですが、これまで低賃金と格差ペア等により、仕事に対するモチベーションは低下の一途であり、若年退職も目立つようになってきました。

貨物会社は過去に連結で100億円以上の経常利益を出した時期もありますが、期末手当は1.6箇月と社員に還元することなく、10年余りで300億円を超える利益剰余金を貯め込んでいます。JR最低水準の貨物会社社員と、最低賃金に迫る関連会社社員は劣悪な労働条件の中、日々業務に励んできており、今回の不正行為と年末手当と混同し、賃金抑制など現場社員に責任を負わされることがあつてはなりません。経営側の姿勢を強く批判し、低賃金の改善と「安全」と称したハラスメントが起きないように国労は取り組んでいきます。共に国労で奮闘しましょう。

